

• Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht- West

Eindrapport

juni 2017



Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht- West

Eindrapport

projectnummer : 17-0301

kenmerk : 17-0301-01

versie : 3

INHOUD

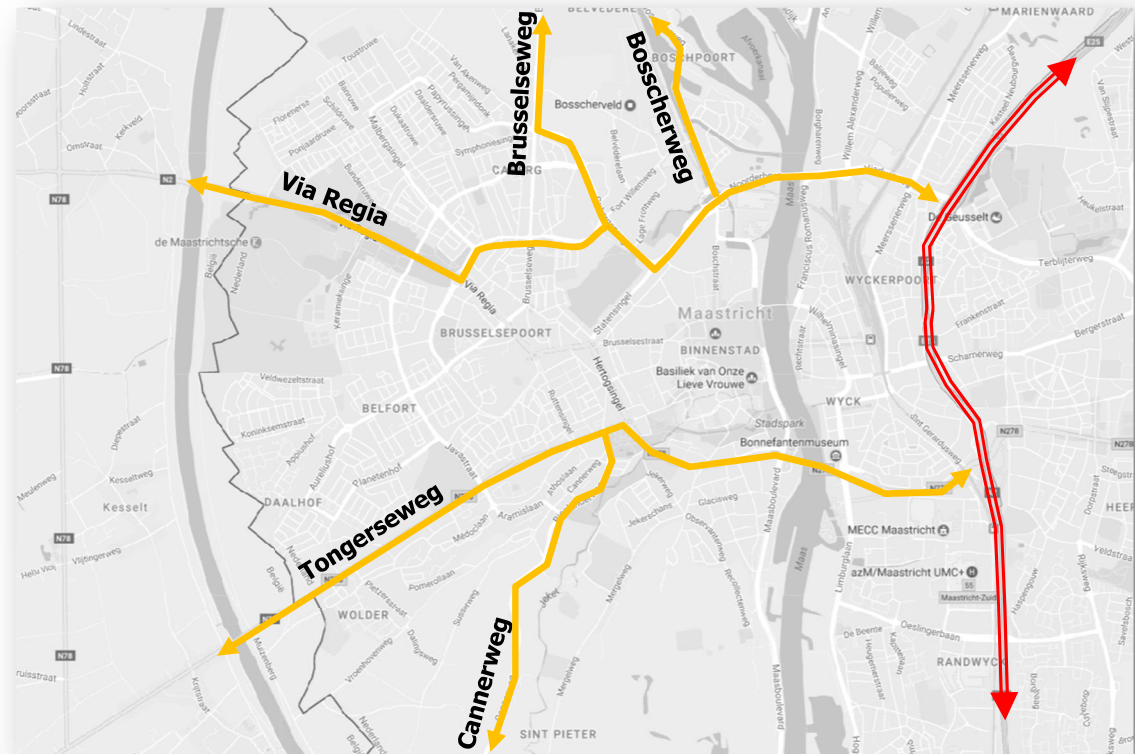
BLAD

1	INLEIDING	4
2	HUIDIGE SITUATIE EN VIGEREND BELEID	7
2.1	Gemeentelijk wegennet en categorisering	7
2.2	Provinciaal beleid	8
2.3	Tolheffing in België	11
2.4	Hoeveelheid vrachtverkeer op werkdagen	12
2.5	Herkomsten en bestemmingen van het verkeer	14
2.6	Verkeersongevallengegevens	19
3	VARIANTEN VAN VRACHTWAGENVERBODEN	20
3.1	Een permanent vrachtwagenverbod op alle genoemde grensoverschrijdende wegen	21
3.2	Een permanent vrachtwagenverbod alleen op het westelijk deel van de Tongerseweg	23
3.3	Een nachtelijk vrachtwagenverbod op alle genoemde grensoverschrijdende wegen	25
3.4	Een nachtelijk vrachtwagenverbod alleen op het westelijk deel van de Tongerseweg	26
3.5	Conclusies m.b.t. varianten	27
4	INVOEREN ONTHEFFINGENSYSTEEM?	28
4.1	Ervaringen van overige gemeentes	28
4.2	Aandachtspunten en risico's m.b.t. een ontheffingensysteem	29
4.3	Administratieve gevolgen	31
5	BELANGENAFWEGING	32
5.1	De leefbaarheid van bewoners langs de doorgaande wegen in Maastricht-West	32
5.2	Economische belangen van de vrachtvervoerders	33
5.3	Andere wegbeheerders, gemeenten en bewoners i.v.m. de leefbaarheid langs alternatieve routes	34
5.4	Overzicht van voornaamste stakeholders	35

6	AANDACHTSPUNTEN, RISICO'S EN KOSTEN BIJ INVOERING VRACHTVERBOD	36
6.1	Procedurele en wettelijke aspecten	36
6.2	Handhaving(skosten)	38
6.3	Overige kosten	39
6.4	Wel of geen vrachtwagenverbod?	40
7	COLOFON	41

1 INLEIDING

De scope van deze studie behelst vijf grensoverschrijdende invalswegen in Maastricht-West: de Cannerweg, Tongerseweg, Via Regia, Brusselseweg en Bosscherweg. Naar aanleiding van de motie "Uitwerking infrastructuur" heeft het college van B&W een onderzoek laten uitvoeren dat inzichtelijk maakt of er maatregelen denkbaar zijn die overlast als gevolg van verkeer in Maastricht-West verminderen. Dat onderzoek, "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", stelt een aantal mogelijke maatregelen voor op het bestaande wegennet in Maastricht-West, waarvan er één het invoeren van (permanente of nachtelijke) vrachtwagenverboden op de grensoverschrijdende radiale wegen in Maastricht-West is.



Voordat een dergelijke maatregel geëffectueerd zou kunnen worden, dient een aantal zaken nader onderzocht te worden op effectiviteit en haalbaarheid, zoals:

- Nadelige effecten in kaart brengen.
- Bepalen optimale inrichting en evt. venstertijden.
- Bepalen criteria voor ontheffingen, onder andere voor ondernemers in de grensstreek.
- Afstemmen met lokale bedrijven en brancheorganisatie zoals EVO-Fenedex en TLN.
- Handhaving nader uitwerken en kostenraming voor handhaving maken.
- Afstemming met Belgische autoriteiten.
- Verkeersbesluit voorbereiden.

Doel en onderzoeksvragen

De gemeente heeft Nordinfra Verkeerskundig Advies daarom gevraagd een nader onderzoek naar bovenstaande aspecten uit te voeren, waarin de volgende hoofdvraag centraal staat:

- Is het effectief en haalbaar om een permanent, dan wel een nachtelijk vrachtwagenverbod in te voeren op de grensoverschrijdende radiale wegen in Maastricht-West?

Tevens wil de gemeente antwoord op de volgende deelvragen:

1. Welke manieren zijn er om dit vrachtwagenverbod daadwerkelijk te effectueren (verbod over gehele wegvak c.q. deelwegvak(ken), bijvoorbeeld alleen t.p.v. de grensovergangen)?
2. Wat zijn de te verwachten verkeerskundige effecten en voor-/nadelen van een dergelijk vrachtwagenverbod op de overige wegen in de omgeving in de diverse mogelijke varianten?
3. Wat zijn de te verwachten bedrijfseconomische effecten voor de ondernemingen in de omgeving?
4. Indien een vrachtwagenverbod haalbaar is, welke motivering en belangenafweging dient dan daarvoor in het verkeersbesluit opgenomen te worden?
5. Welke incidentele en terugkerende kosten zijn gemoeid met een dergelijke verkeersmaatregel?

Projectaanpak

Deze rapportage beschrijft het onderzoek dat door Nordinfra is uitgevoerd ten behoeve van het beantwoorden van bovenstaande vragen. Hierbij is de volgende werkwijze gehanteerd.

- Inzichtelijk maken basissituatie.
- Beschrijven benodigde maatregelen en voor alle genoemde wegen nader uitwerken varianten van een vrachtwagenverbod.
- Verkeerskundige beoordeling geschiktheid alternatieve routes vrachtverkeer vanuit de Duurzaam Veilig filosofie; afzetten wegfunctie vs. vormgeving vs. gebruik.
- Overleg voeren met belanghebbenden/stakeholders en verwerking van daaruit verkregen informatie, waarbij de desbetreffende belangen worden vastgelegd en toegelicht in een stakeholdersanalyse.
- Risicoanalyse t.b.v. het voornemen tot verkeersbesluit, waarin op basis van de stakeholdersanalyse de risico's die met het nemen van een verkeersbesluit ontstaan, worden aangeduid.
- Afweging van varianten en aanduiden van een voorkeursvariant voor het vrachtwagenverbod incl. verkeerskundig advies m.b.t. de haalbaarheid van een vrachtwagenverbod met aanduiding van de (juridische) risico's, dan wel advies tot afzien van een vrachtwagenverbod

Deze opgaven worden in de volgende vijf hoofdstukken nader toegelicht.

2 HUIDIGE SITUATIE EN VIGEREND BELEID

2.1 Gemeentelijk wegennet en categorisering

De verlegging van de Noorderbrug zal behalve de historische singelstructuur in Maastricht-West ontlasten ook het verkeer van en naar België verleiden via de Belvédèrelaan de stad in en uit te rijden. Hierdoor krijgt de Noorderbrug een sterkere regionale en internationale functie in verhouding tot het Kennedybrugtracé. Het voordeel van de route via Noorderbrug en Belvédèrelaan (zie de gestippelde schematische lijn op het kaartje) is dat de afstand tot woningen groter is en hierdoor eventuele overlast minder groot. De hoofdontsluitingswegen in Maastricht-West zijn op het kaartje hiernaast groen weergegeven (Bron: Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", RHDHV, 6 december 2016). De ontsluitingswegen lichtblauw. De donkerblauwe wegen zijn erftoegangswegen waarover lijnbussen rijden (voormalige concessie Veolia). Alle overige wegen vallen onder de categorie erftoegangsweg.

Dus:

- Brusselseweg, Via Regia en Tongerseweg: hoofdontsluitingswegen
- Bosscherweg: ontsluitingsweg
- Cannerweg: Erftoegangsweg

Uitgaande van een logisch en duurzaam veilig verkeersbeleid, dient vrachtverkeer zo veel mogelijk op de hoogste orde wegen afgewikkeld te worden.



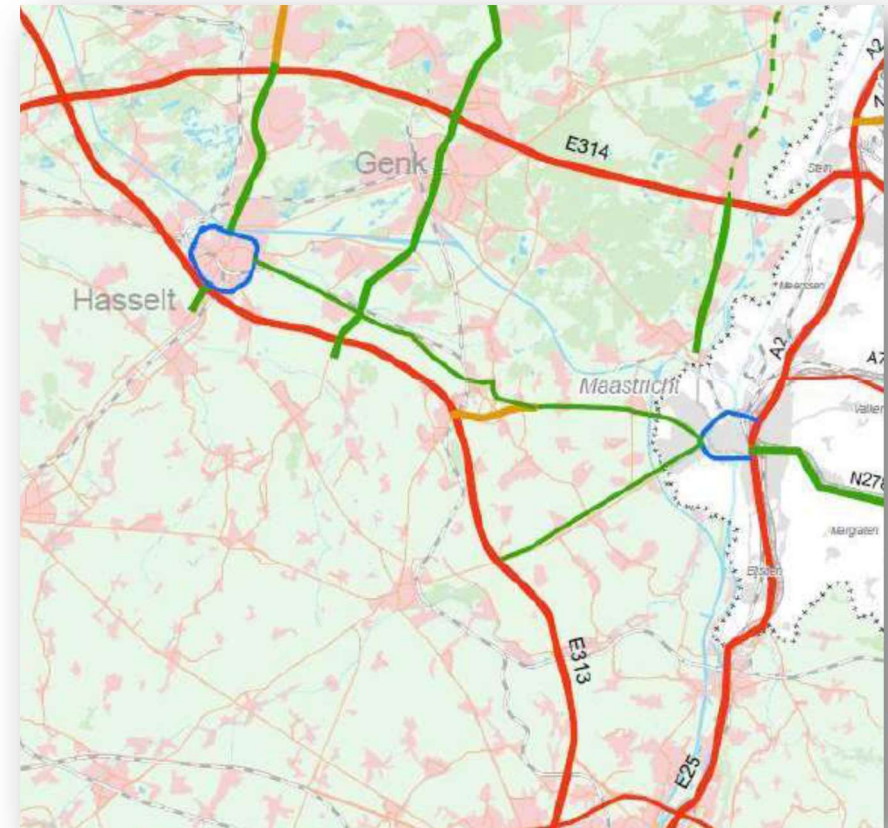
2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal beleid: POL/PVVp

Het Provinciaal Omgevingsplan (POL2014) en, als onderdeel daarvan, het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma (PVVp 2014) zijn in 2014 door Provinciale Staten van Limburg vastgesteld. Het POL2014 heeft de wettelijke functie van onder meer een ruimtelijke structuurvisie en een provinciaal verkeers- en vervoersplan. Het PVVp 2014 is een geactualiseerde programmatische uitwerking van het POL voor het onderdeel verkeer en vervoer. Hierin zijn de grensoverschrijdende netwerken opgenomen.

In de netwerkvisie voor regionaal verbindende wegen (RVWN) van het PVVp, te zien op het kaartje hiernaast (Bron: Rapportage "PVVp 2014", Provincie Limburg, 12 december 2014), zijn zowel de Tongerseweg als de Via Regia opgenomen als 'regio-ontsluitende wegen' (groen). Dit zijn volgens die provinciale visie 'regionale wegen met beperkte intensiteiten' en vooral een gebiedsontsluitende functie voor een regio. Er is in het beleidsstuk niet nader gedefinieerd wat de provincie verstaat onder 'beperkte intensiteiten', maar op basis van algemene verkeerskundige begrippen mag worden uitgegaan van minder dan 10.000 motorvoertuigen/etmaal.

Het RVWN voorziet nadrukkelijk in de regionale verplaatsingen van ongeveer 10-30 kilometer. Daarboven moet het HWN (hoofdwegennet, rood), al dan niet met een lichte omrijfactor qua reistijd en rijgemak, deze rol overnemen. De Brusselseweg, welke thans nog tot het RVWN hoort, heeft in deze provinciale visie overigens een vervoerskundige 'knip' gekregen, waardoor deze in de toekomst geen deel meer uitmaakt van het RVWN, zoals te zien is op het kaartje hiernaast; deze weg is immers niet ingekleurd.



Voor het provinciale RVWN gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

- Het RVWN vult het hoofdwegennet aan en zorgt voor de regionale verbindingen in Limburg. Ook zorgt het RVWN voor de verbindingen van de Limburgse kernen met het HWN en met de euregio. Het RVWN is vooral in beheer bij de Provincie Limburg, maar delen ervan kunnen in beheer zijn bij gemeenten.
- HWN en RVWN dienen goed aan te sluiten op de onderliggende lokale wegennetten en optimaal afgestemd te worden op respectievelijk de internationale en euregionale wegensystemen.
- HWN en RVWN waarborgen in onderlinge samenhang de (boven)regionale bereikbaarheid van Limburg via de weg en ondersteunen elkaar waar mogelijk in het kader van verkeersmanagement. Hierbij moeten de eisen vanuit veiligheid en leefomgeving gewaarborgd zijn.

Specifiek is in het PVVp opgenomen dat voor de wegen die onderdeel uitmaken van het RVWN geen verboden (mogen) gelden voor vrachtverkeer en voorvervoer van gevaarlijke stoffen.

In geval van invoering van een verbod voor vrachtverkeer op (een van) de Maastrichtse RVWN-wegen is dit dus in strijd met deze provinciale bepaling. Om die reden is de provincie ook geen voorstander van een dergelijke maatregel en zal daartegen ageren. De betreffende wegen zijn echter in eigendom en beheer bij de Gemeente Maastricht, welke derhalve autonoom bevoegd is voor het instellen van verkeersmaatregelen zoals een vrachtwagenverbod, dit ongeacht de mening van de provincie.

Provinciaal beleid: Nota Regionaal verbindend wegennet (RVWN)

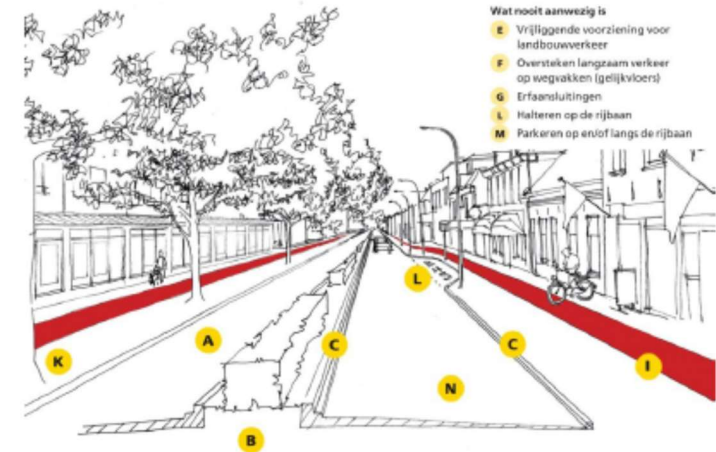
De nota "Regionaal verbindend wegennet" is in 2015 door GS vastgesteld als onderligger/nadere uitwerking van het POL/PVVp. De Provincie Limburg heeft aangegeven aan dat de verlegging van het Noorderbrugtracé voor haar een van de directe aanleidingen is om deze nota in de toekomst te herzien, wellicht als onderdeel van een nieuwe integrale Mobiliteitsvisie. Daarin wordt de opgave opgepakt om de diverse netwerken voor verschillende modaliteiten opnieuw te beschouwen.

Conform de provinciale nota RVWN zijn de RVWN-wegen in hoofdzaak gebiedsontsluitingswegen en dienen deze daarom zoveel mogelijk te worden ingericht in overeenstemming met de vigerende (landelijke) wegontwerprichtlijnen. Deze richtlijnen voor de inrichting van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn vastgelegd en uitgewerkt in CROW-publicatie 315 - Basiskennmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen. In CROW-315 wordt voor elk type weg uitgegaan van een aantal basiskennmerken waaraan deze moet voldoen bij minimale inrichting en waaraan deze moet voldoen bij ideale inrichting. Deze basiskennmerken zijn afgeleid van de 6 basiseisen van Duurzaam Veilig, waarbij het vermijden van conflicten tussen voertuigen met grote verschillen in snelheid en massa en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) centraal staat.

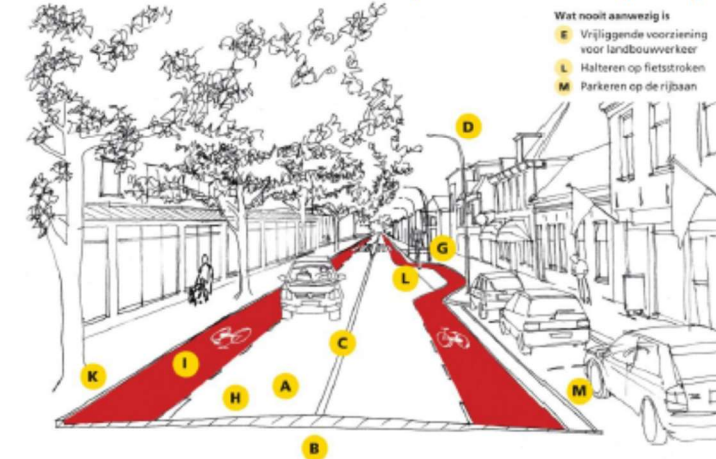
Voor de regio-ontsluitende wegen (zoals de Tongerseweg en Via Regia) geeft de provinciale nota RVWN aan dat een minimum inrichting zal worden gevolgd. Natuurlijk is het ook hier niet verboden om het beter te doen, maar het wordt conform het provinciaal beleid niet expliciet nagestreefd of in het budget voorzien. Voor deze wegen zijn dezelfde kenmerken van belang (het zijn immers ook gebiedsontsluitingswegen, dus dezelfde basiseisen uit CROW-315 gelden), maar kan de invulling soberder zijn, aldus de provincie.

Kijkend naar deze CROW-richtlijnen, welke door de provincie voor de RVWN-wegen bindend worden verklaard, moeten we voor de Maastrichtse RVWN-wegen constateren dat de Tongerseweg conform de eisen uit CROW-315 is ingericht op basis van de minimale vormgeving (zie onderste afbeelding, bron: CROW publicatie 315). Deze weg heeft immers geen fysieke middenberm en er zijn aanliggende fietsstroken en parkeergelegenheden. De Via Regia (en aansluitende route over de nieuw ingerichte Nobellaan en Fagotstraat) is daarentegen ingericht volgens het ideaalprofiel (zie bovenste afbeelding, bron: CROW publicatie 315). De overige Maastrichtse grensoverschrijdende wegen behoren niet tot het RVWN.

GOW binnen de bebouwde kom, ideale vormgeving



GOW binnen de bebouwde kom, minimale vormgeving*



Provinciaal beleid: Kwaliteitsnet Goederenvervoer

In 2015 heeft de Provincie Limburg haar Kwaliteitsnet Goederenvervoer geactualiseerd. Dit is een van de bouwstenen voor de netwerkvisie. Het Kwaliteitsnet verbindt de belangrijkste economische centra en faciliteert het vrachtverkeer op routes die daarvoor het meest geschikt zijn. Het Kwaliteitsnet is een verleidingstactiek. Want buiten het Kwaliteitsnet blijft vrachtverkeer toegestaan. Het streven is om het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het Kwaliteitsnet te geleiden. De gedachte achter het Kwaliteitsnet is het faciliteren van vrachtverkeer waar het wenselijk is, maar niet het ontmoedigen op overige wegen. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer 2015 is niet bestuurlijk vastgesteld door de provincie. Het heeft daardoor minder status dan het POL/PVVp en de Nota RVWN.

Behalve de A2 zijn er in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer geen doorgaande routes voor vrachtauto's in Maastricht. In deze nieuwe netwerkgedachte wordt vrachtverkeer met herkomst of bestemming Maastricht verleid via de A2 te rijden. Er is bewust gekozen om geen grensoverschrijdende routes in Maastricht-West in het nieuwe Kwaliteitsnet te definiëren. Hiermee wordt voorkomen dat er ongewenste kortsluitingen ontstaan tussen E313 c.q. de E314 en de A2 voor lange afstandsverkeer. Dit is zowel in het belang van de inwoners van Maastricht-West als ook de bewoners van de kernen in Belgisch Limburg langs de N78, N2 en N79. Het nog vast te stellen nieuwe provinciale Kwaliteitsnet Goederenvervoer heeft een goede match met een eventueel toekomstig vrachtwagenverbod.

Als in de toekomst bedrijventerreinen Lanakerveld en Albertknoop worden ontwikkeld, is het denkbaar dat het nieuwe Kwaliteitsnet wordt uitgebreid met de Belvédèrelaan tot aan het bedrijventerrein. De Vlaamse autoriteiten (Agentschap Wegen en Verkeer en Departement Mobiliteit en Openbare werken) nemen het standpunt in dat dan wel een knip (tenminste voor vrachtauto's) moet blijven bestaan tussen de N78 en de route via Belvédèrelaan. Dit is een "zachte knip", waardoor vrachtverkeer alleen met een omweg via het bedrijventerrein Lanakerveld vanuit Maastricht de N78 kan bereiken. Een eventuele nieuwe omleidingsweg bij Smeermaas zou dan alleen voor personenauto's opengesteld worden. Het nadeel daarvan is deze route hierdoor nooit een alternatief kan worden voor vrachtverkeer bij het instellen van een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg of Via Regia.

2.3 Tolheffing in België

Een ongewenst effect van de Belgische tolheffing, die vorig jaar is ingevoerd, zou kunnen zijn dat in plaats van het autosnelwegennet routes via de bebouwde kom van Maastricht door meer vrachtauto's worden gebruikt. Dit effect is ook in België ongewenst en vooraf als risico geadresseerd. Daarom is door de Belgische autoriteiten voorafgaand aan de invoering een nulmeting uitgevoerd en zal dit jaar de meting herhaald worden. De werkzaamheden bij Riemst in 2016 op de N79 en bij Veldwezelt in 2017 op de N2 zijn overigens een verstorende factor bij de vergelijking van de metingen. Behalve op de snelwegen E313 en E314 wordt ook tol geheven op N2 van Hasselt via Bilzen naar de Via Regia.

Ondertussen zijn de bevindingen van een onderzoek in opdracht van de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu bekendgemaakt, waaruit is gebleken dat de tolheffing nergens tot extra bewegingen van vrachtverkeer zou leiden in Zuid-Nederland, ook niet in Limburg. Hierbij is zowel naar het hoofdwegennet als naar het onderliggend wegennet gekeken. Het rapport stelt specifiek dat in zuidoost Brabant en Limburg geen logische alternatieve routes naar grote steden als Brussel, Antwerpen, Gent en Luik te vinden zijn waarbij het Belgische wegennet gemeden kan worden (Bron: Memo "Integrale analyse van effecten kilometerheffing voor vrachtverkeer in België op het Nederlandse wegennet", TNO, 2 maart 2017).

2.4 Hoeveelheid vrachtverkeer op werkdagen

In onderstaande tabel is de hoeveelheid zware vrachtauto's per weg aangegeven, verkregen uit verkeerstellingen zowel op etmaalbasis als voor de nachtelijke uren. De classificatie van voertuigen bij verkeerstellingen vindt plaats op basis van de lengte van voertuigen. We focussen ons hier op de zware (=lange, >13m) vrachtauto's, om de volgende redenen:

1. Deze categorie heeft de grootste impact op de omgeving/aanwonenden.
2. De voertuigen die door de meetapparaten in deze categorie worden geclassificeerd, zijn met grote betrouwbaarheid ook daadwerkelijk lange/zware vrachtwagens, terwijl de categorie lichte vracht (7-13m) zowel vrachtauto's als andere voertuigen kunnen zijn.

<i>Straat</i>	<i>zware vrachtauto's etmaal</i>	<i>% van het totaal</i>	<i>zware vrachtauto's 23-7u</i>	<i>% van het totaal</i>
Boscherweg	155	1,4 %	13	2,5 %
Brusselseweg	222	2,3 %	27	6,4 %
Via Regia	230	2,3 %	21	3,8 %
Tongerseweg	224	2,7 %	24	4,8 %
Cannerweg	15	0,8 %	1	0,6 %

Telling Boscherweg, Brusselseweg: maart 2016

Telling Tongerseweg: jan-febr 2017 (wk 2 t/m wk 8)

Telling Via Regia en Cannerweg: mei 2017 (opmerking: werkzaamheden N2 Veldwezelt)

In de Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West" van RHDHV worden aantallen genoemd van al het vrachtverkeer (dus ook het licht/middelzwaar), waardoor in de aantallen in voorliggende rapportage lager liggen dan in genoemde RHDHV-rapportage. Om bovengenoemde twee redenen is in voorliggende rapportage echter gekozen om expliciet het zwaar vrachtverkeer inzichtelijk te maken.

Dat betekent wel dat een eventueel vrachtverbod meer vrachtauto's zal weren dan in bovenvermelde tabel is genoemd, waardoor het effect dus groter zal zijn. Dat komt doordat een verbod voor vrachtwagens in de wegenverkeerswetgeving betrekking heeft op voertuigen waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3,5 ton. Door de hierboven beschreven "ruis" die ontstaat bij het meten op voertuiglengte i.p.v. op gewicht (hetgeen technisch niet mogelijk is), zullen er ook voertuigen van meer dan 3,5 ton in de categorie licht/middelzwaar (<13m) vallen, waarop een verbod dus ook betrekking heeft.

Vergelijking met andere gebiedsontsluitingswegen

Als referentie, ter vergelijking: in de Grensstraat in Landgraaf, waar enkele jaren geleden een nachtelijk vrachtwagenverbod is ingevoerd en welke een totale etmaalintensiteit van ca. 8.000 à 9.000 mvt/etmaal kent (en derhalve qua verkeersbeeld vergelijkbaar is met de genoemde Maastrichtse grensoverschrijdende gebiedsontsluitingswegen), ging het (op basis van de meest recente telling voor invoering van het nachtelijk vrachtwagenverbod) om:

- 190 zware vrachtauto's per etmaal, hetgeen correspondeerde met 2,3% van het totale verkeer).
- 41 zware vrachtauto's per nacht, hetgeen correspondeerde met 6,4% van het totale verkeer).

Voorafgaand aan de invoering van het vrachtwagenverbod in Landgraaf is ook benchmarkonderzoek gedaan naar de hoeveelheid vrachtverkeer op qua verkeersbeeld vergelijkbare provinciale gebiedsontsluitingswegen (<10.000 mvt/etmaal, en derhalve qua verkeersbeeld ook vergelijkbaar met de genoemde Maastrichtse grensoverschrijdende gebiedsontsluitingswegen). Het betrof gedeeltes van de volgende provinciale wegen:

- N274 (Brunssum-Koningsbosch)
- N276 (Brunssum-Sittard)
- N300 (Locht-Kerkrade)

Daaruit bleek dat op deze wegen tussen de 25 en 40 zware vrachtwagens per nacht reden, hetgeen correspondeert met percentages tussen de 2,2 en 4,7% van het totale verkeer op die wegen (Bron: DEFINITIEF besluit_vrachtwagenverbod Grensstraat_v2, Gemeente Landgraaf d.d. 20 maart 2012).

Genoemde vergelijkingscijfers uit Landgraaf en genoemde provinciale wegen tonen aan dat de hoeveelheid vrachtverkeer op de genoemde Maastrichtse wegen niet buitenproportioneel is voor dit type gebiedsontsluitingswegen.

Verwachte toekomstige groei van het verkeer

Vanuit het gemeentelijk verkeersmodel wordt een lichte groei voorspeld van het verkeer op de belangrijke wegen in Maastricht-West. Die groei geldt echter niet over de gehele lijn en verschilt per wegvak. Op de traditionele radialen naar Vlaanderen is een stabilisatie van het verkeer voorzien.

2.5 Herkomsten en bestemmingen van het verkeer

Om meer te weten te komen over de routes van het verkeer, is met het regionaal verkeersmodel een analyse gemaakt van de herkomst en bestemming van het verkeer dat een van de grensovergangen passeert (Bron: Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", RHDHV, 6 december 2016). Hiervoor is door RHDHV de Tongerseweg gekozen. Het vrachtverkeer heeft volgens het verkeersmodel westelijk haar herkomst of bestemming in de regio Tongeren. Het vrachtverkeer heeft oostelijk haar herkomst of bestemming voor een groot deel in Maastricht en deels verder weg via A79 en N278. Volgens het verkeersmodel heeft het vrachtverkeer op de Tongerseweg weinig relatie met de A2 in noordelijke richting. Uit verdere analyse blijkt dat het verkeer dat via de Tongerseweg en A79 rijdt voor een groot deel ook in de regio Aachen nog op de snelweg zit.

Het gaat volgens het verkeersmodel om circa 17% van het vrachtverkeer op de Tongerseweg dat herkomst noch bestemming in Maastricht heeft, dus de overgrote meerderheid wel.

Daarnaast is door Transport en Logistiek Nederland (TLN) middels hun routeplanner de snelste route voor vrachtverkeer herleid tussen relevante herkomsten/bestemmingen tijdens normale verkeersomstandigheden. Deze routeplanner van TLN wordt veelal door Nederlandse vervoerders gebruikt i.p.v. de "gangbare" software (Google Maps, TomTom, etc.), omdat de TLN-planner specifiek voor vrachtverkeer is ontwikkeld en rekening houdt met specifieke aspecten, zoals hoogte- en breedtebeperkingen en afwijkende maximumsnelheden.

Dit leidt tot de volgende routes voor vrachtverkeer:

- Hasselt – Parkstad / Aachen: via E314
- Sint Truiden – Parkstad /Aachen : via E314
- Van en naar Genk: alles via E314

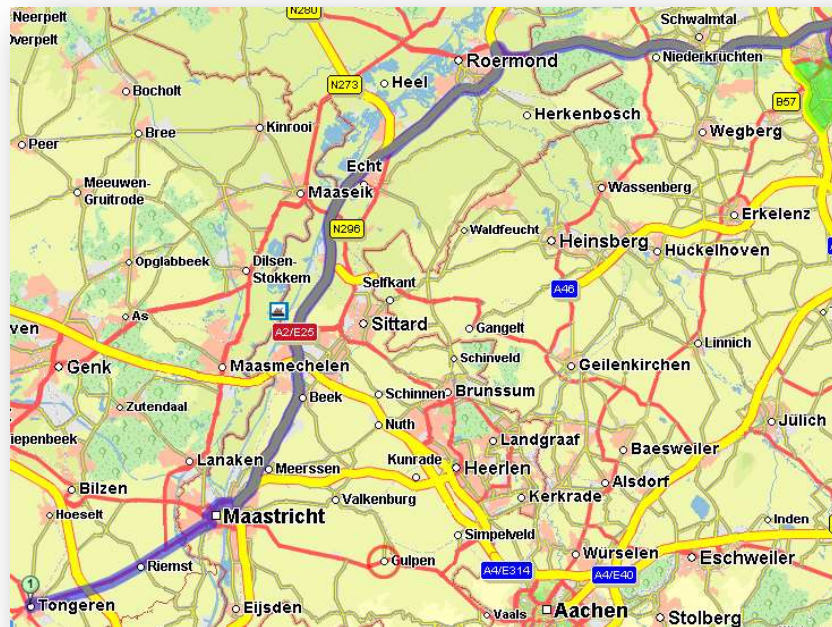
Vanuit bovengenoemde Vlaamse steden is het niet aantrekkelijk om via het Maastrichtse wegennet naar het oosten te rijden of v.v. Omslagpunt voor de route vanuit Hasselt of St. Truiden via Maastricht ligt in de omgeving Valkenburg.



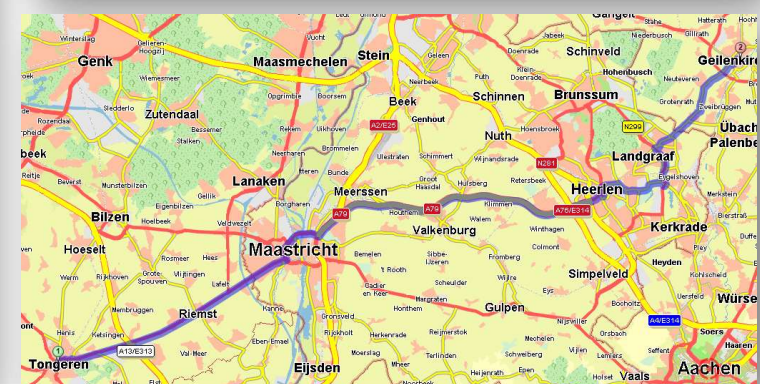
Vanuit het dichterbij gelegen Tongeren loopt de snelste route op oost-westrelaties naar de Duitse grensstreek noordelijk van Aken wel veelal via Maastricht, met name over de Tongerseweg:

- Tongeren – Parkstad: via Tongerseweg / A79
- Tongeren – Aachen: via E40
- Tongeren – Geilenkirchen: via Tongerseweg / A79
- Tongeren – Mönchengladbach: via Tongerseweg / A2 / A52

De Tongerseweg heeft daarmee van de Maastrichtse grensoverschrijdende wegen het diepste achterland in België.



17-0301-01_v3



<i>Bedrijf</i>	<i>Bedrijf uit regio?</i>	<i>Reden gebruik deze route?</i>	<i>Alternatieve route mogelijk?</i>	<i>Reëel alternatief?</i>
CBR	Ja (Lixhe)	Rijden voor ENCI	Ja (A2)	Ja (A2, grote omweg)
Gobo Lanaken	Ja (Lanaken)	Rijdt veel voor Sappi	Wellicht na afronding Noorderbrugproject	Nee
Withofs	Ja (Lanaken)	Rijdt naar Sappi, ENCI of Beatrixhaven	Wellicht na afronding Noorderbrugproject	Nee
Sappi	Ja (Maastricht/Lanaken)	Rijdt tussen Lanaken en Maastricht	Nee	Nee
Hödlmayr	Ja (Tongeren)	Rijdt tussen Tongeren en Born	Ja, via N78	Ja (N78 / E314)
De Klok (Logistics)	Ja (Tongeren)	Rijden vanuit Tongeren naar Nijmegen	Ja, echter grote omweg	Ja (N78 / E314)
Wijsen Logistics	Ja (Maastricht)	Rijden voor klanten in Maastricht en Tongeren	Weet ik niet	Nee
CLdN / Deli Trans Transporte	Nee (Zeebrugge)	onbekend	onbekend	onbekend
Vos Nederweert / Zaltbommel	Nee (Nederweert/Zaltbommel)	Rijden voor klant in Tongeren	Ja, echter grote omweg	Nee
Volmer transport BV	Nee (Middelburg)	Rijdt voor klant in Maastricht	Weet ik niet	Nee
Börje Jönsson	Nee (Helsingborg)	Rijden voor klant in Tongeren	Weet ik niet	Ja (N78 / E314)
Cerfontaine	Ja (Berg & Terblijt)	Rijdt t.b.v. bouwproject Trichterveld	Via Regia	Nee
H.J. Smits	Nee (Giessen)	Rijdt op route Margraten-Lanaken + voor klant in Maastricht	Weet ik niet	Nee
Meers	Ja (Lanaken)	Rijdt tussen Lanaken en Beatrixhaven	Wellicht na afronding Noorderbrugproject	Nee
Steenbergen 24 uurs distributie	Nee	onbekend	onbekend	onbekend
Vanelderden	Nee (Sint Truiden)	Rijdt voor Sappi	Weet ik niet	Nee
Hartog en Bikker	Nee (Vuren)	Rijdt voor Glasfabriek in Beatrixhaven	Weet ik niet	Onbekend
Vossenberg BV	Nee (Brunssum)	Rijden tussen Brunssum en steenfabriek Lanaken	ja	Ja (N78 / E314)

Welke bedrijven maken veel gebruik van de grensoverschrijdende wegen?

In aanvulling op de verkeersmodelanalyse en de routeplanneranalyse hebben wij gedurende twee representatieve werkdagen gemonitord welke bedrijven veel met vrachtauto's gebruik maken van de grensoverschrijdende routes via de Cannerweg, Tongerseweg, Via Regia en Brusselseweg. Op basis daarvan is bovenstaande lijst met "veelgebruikers" naar voren gekomen. Deze bedrijven nemen in totaal ca. 25% van alle vrachtwagenbewegingen op deze wegen voor hun rekening (161 van de 664 stadsinkomende bewegingen in twee dagen). Deze bedrijven zijn telefonisch benaderd met enkele vragen, onder meer de reden dat zij gebruik maken van de betreffende wegen. Bovenstaande tabel geeft inzicht in de resultaten van dat onderzoek.

De donkergekleurde rijen in de tabel betreffen bedrijven van buiten Maastricht e.o., de overige van binnen deze regio. Voor de bedrijven van buiten de regio geldt overigens dat zij voor het overgrote deel voor een verlader/klant rijden uit de regio Maastricht, zo blijkt uit de uitgevoerde enquête.

In de vierde kolom is aangegeven of de betreffende bedrijven denken dat er een alternatieve route voor hen is in geval van een vrachtwagenverbod op een van de bestaande routes door Maastricht. Een aantal bedrijven uit de omgeving geeft aan dat wellicht een alternatieve route ontstaat na afronding van het Noorderbrugtracé. Na realisatie van dit project dient echter nog steeds gebruikt gemaakt te worden van de huidige grensovergang in Smeermaas. Daarmee zal deze route in geval van een algeheel vrachtverbod inclusief Brusselseweg geen alternatieve route zijn. In de laatste kolom is door ons aangegeven of daadwerkelijk (objectief) sprake is van een reëel alternatief voor het betreffende bedrijf. Voor de bedrijven die zelf niet weten of er een alternatieve route mogelijk is, is deze beoordeling door ons gemaakt op basis van de ligging van deze bedrijven en hun klanten.

Hoewel er geen aselechte steekproef is gebruikt om de te benaderen bedrijven te herleiden (primair doel was immers in contact komen met de bedrijven die het meest gebruik maken van de wegen), kunnen we toch op basis van de combinatie van uitkomsten van de telefonische enquêtes en de uitgevoerde route-analyses in de TLN-routeplanner, met een grote mate van zekerheid stellen dat het overgrote deel van de vrachtwagens dat gebruik maakt van de Maastrichtse wegen lokaal verkeer is. Geconcludeerd wordt daarom dat voor de meerderheid van deze bedrijven geen alternatieve route bestaat.

Deze conclusie komt overeen met de uitkomsten van de eerder door RHDHV uitgevoerde verkeersmodelanalyse naar de herkomsten en bestemmingen van het Maastrichtse grensoverschrijdend vrachtverkeer (Bron: Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", RHDHV, 6 december 2016).

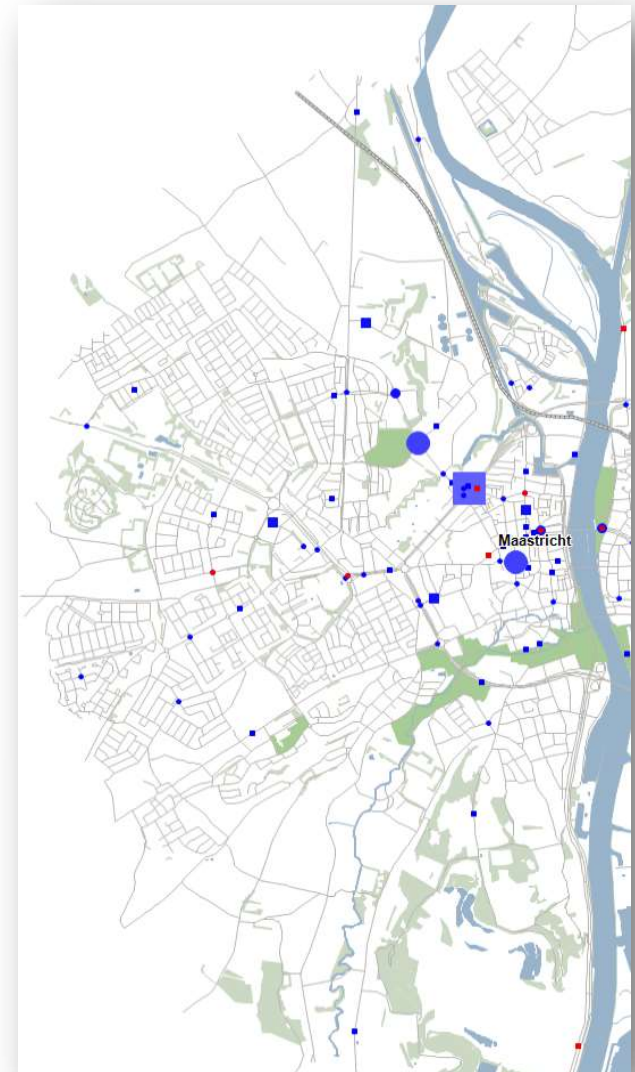
2.6 Verkeersongevallengegevens

Middels de webportal Viastat online, waarop de gemeente Maastricht geabonneerd is, zijn de ongevallengegevens over de periode 2006 t/m 2015 (laatste 10 jaar) herleid.

Hieruit blijkt:

- In totaal gebeurden in deze periode in Maastricht 529 ongevallen met vrachtauto's
- Hiervan gebeurden er 5 (verspreid) op de betreffende 5 invalswegen (dat is dus minder dan 1% van totaal)

Hieruit blijkt dat er geen sprake is van bovengemiddeld veel ongevallen met vrachtwagens op deze wegen.



3 VARIANTEN VAN VRACHTWAGENVERBODEN

Op basis van het uitgevoerde onderzoek en mede op basis van eerdere ideeën zoals omschreven in het RHDHV-rapport (Bron: Rapportage “Verkeersmaatregelen Maastricht-West”, RHDHV, 6 december 2016), komen de volgende varianten voor nadere beschouwing in aanmerking:

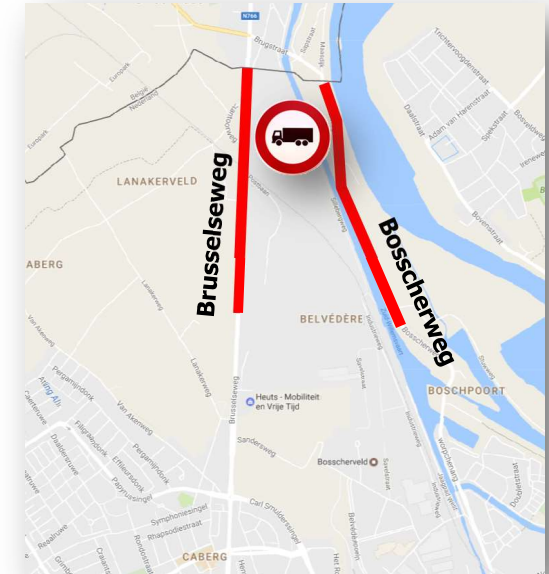
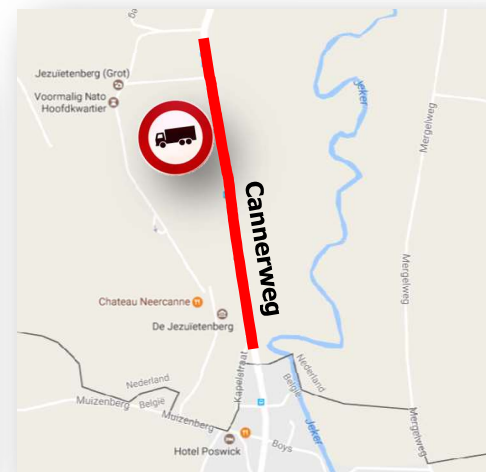
1. Een permanent vrachtwagenverbod op alle vijf genoemde grensoverschrijdende wegen
2. Een permanent vrachtwagenverbod alleen op het westelijk deel van de Tongerseweg
3. Een nachtelijk vrachtwagenverbod op alle vijf genoemde grensoverschrijdende wegen
4. Een nachtelijk vrachtwagenverbod alleen op het westelijk deel van de Tongerseweg

Om de effecten voor het bestemmingsvrachtverkeer zo beperkt mogelijk te houden, verdient het aanbeveling om de vrachtwagenverboden in te stellen op die gedeeltes van deze vijf wegen waarlangs geen bebouwing c.q. bestemmingen voor vrachtverkeer liggen, bij voorkeur zo dicht mogelijk tegen de landsgrens aan. Dit, zodat niet met een uitzondering voor “bestemmingsverkeer” hoeft te worden gewerkt. Een dergelijke uitzondering leidt immers tot oneigenlijk gebruik, omdat dit zeer moeilijk te handhaven is. Daarnaast is het belangrijk dat op strategische plaatsen aan beide zijdes van de grens duidelijke vooraanduidingen worden geplaatst, zodat het vrachtverkeer zich niet “vastrijdt” tegen het verbod.

Deze varianten komen in dit hoofdstuk nader aan de orde inclusief een beschrijving van de voor- en nadelen.

3.1 Een permanent vrachtwagenverbod op alle genoemde grensoverschrijdende wegen

Het doorvoeren van een vrachtwagenverbod op slechts een van de grensoverschrijdende wegen heeft onmiddellijk invloed op de hoeveelheid vrachtverkeer via de alternatieve routes. Met andere woorden: indien een vrachtwagenverbod zou worden ingevoerd op de Tongerseweg, zal de hoeveelheid vrachtverkeer op de route Via Regia - Nobellaan ongetwijfeld toenemen. Dit zou aanleiding kunnen zijn om op alle grensoverschrijdende wegen vrachtautoverboden in te voeren. Een permanent vrachtwagenverbod op alle grensoverschrijdende wegen heeft als voordeel dat er dan geen vrachtverkeer meer over deze wegen rijdt. Groot nadeel hiervan is echter dat hierdoor lokale bedrijven te maken krijgen met grote omrijafstanden via de alternatieve routes.



Het aantal alternatieve grensoverschrijdende routes in de omgeving van Maastricht is immers beperkt, mede door de aanwezigheid van de Maas als fysieke (grens)barrière. Indien de Maastrichtse grensovergangen gesloten worden voor vrachtverkeer, zijn de dichtstbijzijnde alternatieve grensovergangen:

- De A76/E314 bij Maasmechelen/Stein aan de noordzijde
- De A2/E25 bij Visé/Eijsden aan de zuidzijde.

In beide gevallen betreft het internationale autosnelwegen, bedoeld voor de afwikkeling van grote verkeersstromen. Deze (stroom)wegen zijn zeer geschikt voor de afwikkeling van (veel) vrachtverkeer, zodat beide genoemde wegen op zich prima geschikt zijn als alternatief voor de afwikkeling van het vrachtverkeer.

Voor de alternatieve route aan de zuidkant dient echter het volgende aandachtspunt in ogenschouw te worden genomen. Uit de verkeersmodelanalyse, uitgevoerd door RHDHV (Bron: Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", RHDHV, 6 december 2016), blijkt dat de N671 tussen Riemst en Visé in dat geval substantieel zwaarder belast zal worden door vrachtverkeer (inschatting ca. 100 à 150 zware vrachtwagens per etmaal). Het betreft hier vrachtverkeer uit de omliggende regio dat van/naar de aansluiting op de E25 ten zuiden van Eijsden gaat rijden.

De N671 loopt over een lengte van ca. 3 km door bebouwd gebied (in Riemst en Zichen-Zussen-Bolder), waarbij aanliggende woningen zijn en fietsstroken op de rijbaan, hetgeen geen optimale situatie is voor de afwikkeling van extra vrachtverkeer. Voor het overige deel betreft deze weg een gebiedsontsluitende weg buiten de bebouwde kom.

Het merendeel van het personen- en vrachtverkeer op de Tongerseweg heeft overigens, zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven, een herkomst of bestemming in Maastricht. Voor dit verkeer is rijden via de genoemde autosnelwegen geen reële optie. Alleen voor verkeer over lange afstanden dat rijdt via A2 en A79 is de route in theorie mogelijk. Dit type verkeer is echter ondervetegenwoordigd op de Maastrichtse grensoverschrijdende wegen, zoals ook blijkt uit de telefoongesprekken.

3.2 Een permanent vrachtwagenverbod alleen op het westelijk deel van de Tongerseweg

De problematiek m.b.t. de verminderde leefbaarheid voor aanwonenden concentreert zich met name op (het westelijk deel van) de Tongerseweg, zoals ook blijkt uit de klachten die in het verleden geuit zijn. Langs deze weg staat een groot aantal woningen relatief dicht op de rijbaan, waardoor geluids- en trillingseffecten van vrachtverkeer hier her zwaarst gevoeld worden (zie foto linksonder). Er zou daarom kunnen worden overwogen om alleen op deze weg een vrachtwagenverbod in te voeren, of op een gedeelte daarvan (conform suggestie op kaartje rechtsonder).



Grensoverschrijdend vrachtverkeer zal dan om moeten rijden via een van de andere Maastrichtse grensovergangen. De verwachting is dat in dat geval de hoeveelheid vrachtverkeer met name op de route Via Regia - Nobellaan – Fagotstraat zal toenemen, omdat dit het meest logische alternatief voor de Tongerseweg is. Voor de Via Regia en Nobellaan is dat geen probleem, omdat langs deze weg geen aanliggende bebouwing ligt. Langs de Fagotstraat staat echter een zestal woningen en een appartementenblok. Deze woningen staan echter verder van de rijbaan af dan op de Tongerseweg en het aantal woningen is ook veel minder. Bovendien zijn de Nobellaan en Fagotstraat onlangs gereconstrueerd, waarbij een middenberm en vrijliggende fietspaden zijn aangelegd (zie foto linksonder). Dit bredere en duurzaam veilige wegprofiel is daardoor objectief gezien geschikter om op een veilige manier vrachtverkeer af te wikkelen.

Daarnaast zal door een dergelijke maatregel meer vrachtverkeer over de N2 door Veldwezelt gaan rijden, tussen de rotonde bij de N78 en de landsgrens. Op dit wegvak staan de woningen echter grotendeels op ruime afstand van de rijbaan en is ook sprake van een breed wegprofiel, zodat hier niet te verwachten is dat het vrachtverkeer de leefbaarheid zal aantasten (zie foto rechtsonder).



17-0301-01_v3



14 juni 2017

Ook voor de route via N78 en vervolgens de Brusselseweg en Belvédèrelaan, geldt dat dit in de meeste gevallen een flinke omweg is voor het verkeer op de Tongerseweg met herkomst en bestemming Maastricht. Tijdens overleg met de Vlaamse autoriteiten ('Departement Mobiliteit en Openbare Werken' en 'Agentschap Wegen en Verkeer') is naar voren gekomen dat de route via N78 en Belvédèrelaan pas haalbaar is na aanleg van een nieuwe omleidingsweg Smeermaas en dan ook nog alleen voor personenauto's. De Belgische autoriteiten willen hiermee voorkomen dat er een route ontstaat tussen de E314 en Maastricht via de N78 tussen Maasmechelen en Smeermaas. Ook bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Albertknoop is een zogenaamde vrachtautoknip voorzien. Dat betekent dat de genoemde route voor het vrachtverkeer niet als alternatieve route voor andere Maastrichtse wegen zoals de Tongerseweg kan fungeren.

3.3 Een nachtelijk vrachtwagenverbod op alle genoemde grensoverschrijdende wegen

Alternatief voor een permanent vrachtwagenverbod is een nachtelijk verbod. Een nachtelijk vrachtwagenverbod in Maastricht-West kan een effectief middel zijn dat ook elders in Nederland succesvol is toegepast. Vervoerders worden dan 's nachts gedwongen een route te kiezen via de snelwegen. Verladingsbedrijven en bedrijven in Maastricht blijven vanuit de oostkant bereikbaar via het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. De grootte van de zone c.q. de hoeveelheid wegen is in Maastricht echter wel uniek en zal mede daardoor leiden tot weerstand bij de transportsector, zoals gebleken is uit een gesprek met EVO-Fenedex en TLN.

Voor ondernemers in de grensstreek mag de maatregel echter niet leiden tot een onwerkbaar situatie en is mogelijk maatwerk gewenst, bijvoorbeeld in de vorm van ontheffingen. Nadeel daarvan is echter dat het beoogd effect (fors) vermindert c.q. verdwijnt (zie hoofdstuk 4). Tijdens de telefonische vraaggesprekken is daarom de vraag gesteld of een nachtelijk verbod grote gevolgen heeft voor de betreffende bedrijven. Slechts twee bedrijven hebben aangegeven regelmatig 's nachts te rijden. Voor de overige bevroegde bedrijven heeft een nachtelijk verbod slechts beperkte of geen gevolgen. In geval van invoering van een nachtelijk vrachtwagenverbod, wordt dit met name gedaan vanwege het verbeteren van de leefbaarheid van aanwonenden. Het is daarom bij invoering van een dergelijke maatregel dan ook absoluut wenselijk om het aantal nachtelijke vrachtwagenbewegingen zo veel mogelijk te minimaliseren, waarbij het invoeren van ontheffingen ten sterkste wordt ontraden.



3.4 Een nachtelijk vrachtwagenverbod alleen op het westelijk deel van de Tongerseweg

De problematiek m.b.t. de verminderde leefbaarheid voor aanwonenden concentreert zich met name op (het westelijk deel van) de Tongerseweg, zoals ook blijkt uit de klachten die in het verleden geuit zijn. Langs deze weg staat een groot aantal woningen relatief dicht op de rijbaan, waardoor geluids- en trillingseffecten van vrachtverkeer hier her zwaarst gevoeld worden. Aangezien de nachtrust van bewoners een belangrijk aspect vormt voor de leefbaarheid van aanwonenden, valt vanuit die optiek te overwegen om een vrachtwagenverbod op de Tongerseweg in te voeren dat alleen tijdens de nachtelijke uren van kracht is. Dit is enige jaren geleden bijvoorbeeld ook gedaan in de Grensstraat te Landgraaf, ook een grensoverschrijdende gebiedsontsluitingsweg waar aanwonenden klaagden over verstoring van de nachtrust door vrachtverkeer.

Hoewel de hoeveelheid vrachtauto's in nachtelijke uren relatief beperkt is, kan een dergelijke maatregel toch wellicht zinvol zijn als hiermee de nachtrust van omwonenden verbetert. De hoeveelheid zware vrachtauto's op de Tongerseweg, waar veruit de meeste klachten vandaan komen, ligt tijdens de nachtperiode echter aan de onderkant van de range in vergelijking met de overige genoemde referentiewegen (24 op de Tongerseweg ten opzichte van ca. 25 tot 40 op de referentiewegen zoals aangegeven in hoofdstuk 2).

Grensoverschrijdend vrachtverkeer zal bij een dergelijke maatregel 's nachts dan om moeten rijden via een van de andere Maastrichtse grensovergangen. De verwachting is zoals gezegd dat in dat geval de hoeveelheid vrachtverkeer met name op de route N2 Veldwezelt - Via Regia - Nobellaan – Fagotstraat zal toenemen, omdat dit het meest logische alternatief voor de Tongerseweg is. Hoewel hier, in verhouding tot de huidige vrachtwagenbewegingen, een behoorlijke toename van het vrachtverkeer te verwachten is, schatten wij in dat de effecten op de leefbaarheid beperkt zullen blijven, vanwege de grotere afstand van de woningen tot de weg en het lagere aantal gehinderde woningen. Echter is een verplaatsing van de overlast van vrachtverkeer van de ene Maastrichtse straat naar de andere in het RHDHV rapport als zeer onwenselijk betiteld. Op pagina 25 van dat rapport staat immers: "Verwacht wordt dat het vrachtverkeer niet eerder of later zal vertrekken en dus zal uitwijken naar andere routes. De maatregel heeft hierdoor invloed op de hoeveelheid vrachtverkeer via alternatieven zoals de Via Regia en Nobellaan naar de Noorderbrug of via de Cannerweg en Kennedybrug tijdens een dergelijk verbod. Dit is onwenselijk en ook gelet op de bezwaren die gelden met betrekking tot de route via Smeermaas zal een nachtelijk vrachtautoverbod in geheel Maastricht-West moeten gelden." (Bron: Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", RHDHV, 6 december 2016).

3.5 Conclusies m.b.t. varianten

De voornaamste conclusies van de beschouwing in dit hoofdstuk m.b.t. de varianten zijn:

1. Invoeren van een 24-uurs vrachtwagenverbod (variant 1 en 2), alsook een geheel nachtelijk vrachtverbod (variant 3) is objectief gezien niet te verantwoorden, omdat:

- de hoeveelheid vrachtverkeer op de genoemde Maastrichtse wegen niet buitenproportioneel is voor dit type gebiedsontsluitingswegen
- de meerderheid van de bedrijven die gebruik maakt van de betreffende wegen, haar herkomst- en of bestemming in Maastricht e.o. heeft en in geval van een vrachtwagenverbod dus geen realistische alternatieven heeft
- de verkeersongevallencijfers geen aanleiding geven tot een vrachtwagenverbod
- een vrachtwagenverbod niet past in het gemeentelijk en provinciaal beleid voor dit type wegen

2. In het kader van het verbeteren van de leefbaarheid van bewoners is alleen een nachtelijk vrachtwagenverbod op de Tongerseweg (variant 4) eventueel te overwegen, omdat:

- de nachtrust van aanwonenden een belangrijke factor is voor de leefbaarheid
- de overgrote meerderheid van de benaderde bedrijven heeft aangegeven dat een nachtelijk vrachtwagenverbod slechts beperkte of geen gevolgen voor hen heeft

Anderzijds is het aantal zware vrachtauto's tijdens de nachtperiode relatief beperkt en vindt er in geval van een dergelijke maatregel 's nachts een verplaatsing van het vrachtverkeer naar andere routes, met name de route N2 Veldwezelt - Via Regia - Nobellaan – Fagotstraat, waar ook sprake is van aanliggende woningen (hoewel in mindere mate en met grotere afstand tot de rijbaan), hetgeen in een eerder stadium reeds als ongewenst is betiteld (Bron: Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", RHDHV, 6 december 2016).

4 INVOEREN ONTHEFFINGENSYSTEEM?

Op basis van artikel 87 uit het RVV is het mogelijk om een ontheffing te verlenen op vrachtwagenverboden, aangegeven met RVV-bord C7. Ontheffingen zouden bijvoorbeeld vanuit bedrijfseconomisch belang verleend kunnen worden in geval van een algeheel (nachtelijk) vrachtwagenverbod op alle vijf de genoemde grensoverschrijdende wegen, aan bedrijven die in grote mate afhankelijk zijn van het gebruik van deze wegen, omdat omrijden via de autosnelwegen voor hen tot een grote kostenpost zou leiden.

Hierop gaan we in dit hoofdstuk nader in, te beginnen met een inventarisatie naar vergelijkbare situaties elders in het land.

4.1 Ervaringen van overige gemeentes

Uit een inventarisatie is gebleken dat elders in den lande niet echt vergelijkbare voorbeelden te vinden zijn van ontheffingenbeleid voor doorgaand vrachtverkeer bij een vrachtwagenverbod. Dat is op zich niet vreemd, aangezien een dergelijke ontheffing voor doorgaand vrachtverkeer de doelstelling van het vrachtwagenverbod (grotendeels) ondermijnt. Bovendien blijkt uit een rondgang bij andere gemeentes dat men situaties waar in het verleden sprake was van een ontheffingenbeleid, men deze afgeschaft of ingeperkt heeft of dit in de toekomst wil doen. Voorbeelden uit den lande waar deze problematiek heeft gespeeld, zijn te vinden in:

Zaltbommel: op diverse dijkwegen in deze gemeente, waar sprake is van een vrachtwagenverbod, is in het verleden sprake geweest van een ontheffingregeling voor bestemmingsverkeer. Vanwege diverse praktische problemen met bewoners en leveranciers, heeft de gemeente de ontheffingregeling echter afgeschaft en werkt men tegenwoordig met een onderbord "uitgezonderd laden/lossen van goederen of personen" ten behoeve van dit bestemmingsverkeer. Doorgaand vrachtverkeer mag echter niet van de dijkwegen gebruik maken.

Dordrecht: in de gemeente Dordrecht bestaat de mogelijkheid om *bij hoge uitzondering* voor een ontheffing voor vrachtwagenverboden in aanmerking te komen indien de bedrijfsvoering in gevaar is. In de regeling is niet gespecificeerd of het om bestemmings- of doorgaand verkeer gaat.

Landgraaf: in de Grensstraat in Landgraaf is in 2012 een nachtelijk verbod voor vrachtverkeer ingevoerd naar aanleiding van langdurige klachten van bewoners. Enkele bedrijven uit de omgeving hebben destijds verzocht om economische redenen een ontheffing hiervoor te verkrijgen, hetgeen de gemeente geweigerd heeft. De

achterliggende argumentatie hiervoor was de waarborging van de doelstelling van het vrachtwagenverbod (het wegnemen van nachtelijke overlast voor bewoners), die in gevaar zou komen indien de gemeente ontheffingen zou verstrekken. De Rechtbank Maastricht heeft geoordeeld dat de gemeente hierin juist heeft gehandeld.

Sas van Gent: geruime tijd heeft men gestudeerd op de mogelijkheden om het grensoverschrijdend doorgaand vrachtverkeer tussen Gent en Terneuzen in deze plaats te weren, waarbij ook de mogelijkheid is bekeken om ontheffingen in te voeren voor nabijgelegen bedrijven. Uiteindelijk heeft men, mede gelet op de administratieve ballast die dit met zich mee zou brengen en vanwege de mogelijke precedentwerking besloten om geen ontheffingensysteem in te voeren.

Roerdalen: deze gemeente kende een ontheffingensysteem voor voertuigen die, afhankelijk van herkomst en bestemming, bijvoorbeeld om economische redenen toch toegelaten worden op de wegvakken waar een verbod geldt. Er zijn echter een aantal probleempunten m.b.t. de deze ontheffingen, zoals: geen eenduidigheid in ontheffingregels, geen mogelijkheid/capaciteit t.b.v. research naar redenen aanvraag, geen toegespitste ontheffingsregeling voor langdurige/kortdurende ontheffingen, veel tijdsbeslag bij beoordeling van ontheffingaanvragen, diverse juridische onduidelijkheden m.b.t. mandaten, bebording, etc., problemen m.b.t. handhaving van ontheffingen (niet altijd komt kenteken op ontheffing overeen met kenteken van gebruiker, politie geeft weinig prioriteit aan handhaving van de verboden, etc.).

Hierop heeft een aanscherping van de ontheffingregels plaatsgevonden met als uitgangspunt strenge kaders voor het verkrijgen van een ontheffing en op basis daarvan actualisatie van de ontheffingen, waar nodig zijn ontheffingen ingetrokken. In het meest recente Gemeentelijk Verkeers en Vervoerplan is echter aangegeven dat het vrachtwagenverbod en ontheffingensysteem niet efficiënt zijn en weinig meerwaarde opleveren, omdat het overgrote deel van de passerende vrachtauto's beschikt over een ontheffing c.q. bestemmingsverkeer is. Bovendien jaagt het ontheffingensysteem ondernemers op kosten en vergt het geheel binnen de gemeentelijke organisatie veel administratie. Derhalve zal het verbod worden ingetrokken, en daarmee ook de ontheffingen.

4.2 Aandachtspunten en risico's m.b.t. een ontheffingensysteem

Gelet op een mogelijke precedentwerking die van een eventuele ontheffing voor bedrijven uit zou gaan, is het raadzaam om na te gaan welke toetsingsregels, waaraan bedrijven moeten voldoen alvorens zij in aanmerking komen voor een ontheffing, opgesteld zouden kunnen worden en een inschatting te maken van het aantal bedrijven dat dan in aanmerking zou kunnen komen voor een ontheffing. Een wildgroei aan ontheffingverleningen is immers zeer ongewenst omdat daarmee het positieve effect van het (nachtelijk) vrachtwagenverbod voor de bewoners verloren gaat.

Op basis van een objectief afstandscriterium is het op zich mogelijk om op basis van economische/bedrijfsmatige argumenten onderscheid te maken tussen bedrijven die wel en niet in aanmerking komen voor een ontheffing. De kans is dan echter reëel dat, ook met een beperkt afstandscriterium, er al gauw veel ontheffingen verleend zouden moeten worden, waardoor de overlast voor bewoners daardoor blijft en het positief effect van een ingesteld vrachtwagenverbod voor aanwonenden daarmee verloren gaat. Uit de uitgevoerde herkomst-bestemmingsanalyse blijkt immers dat een grote meerderheid van de vrachtwagens een lokale herkomst- of bestemming hebben en daarmee in aanmerking zouden komen voor een ontheffing.

Er zal dus zeer kritisch moet worden omgegaan met het verstrekken van ontheffingen, bij een ontheffingaanvraag zal daarom door de aanvrager aangetoond moeten worden dat er vanuit bedrijfseconomische redenen een absolute noodzaak bestaat om een ontheffing te verkrijgen, bijvoorbeeld aan de hand van het aantal ritten via Maastricht en de omrijafstand/-tijd indien men via een andere route zou moeten rijden. De ervaringen van andere gemeentes tonen echter aan dat het zeer moeilijk is om hier objectieve criteria voor vast te stellen. Bovendien is de economische noodzaak voor een bedrijf om ('s nachts) van de wegen gebruik te kunnen maken vaak zeer moeilijk aantoonbaar en controleerbaar, hetgeen de objectieve beoordeling van ontheffingsaanvragen erg moeilijk maakt.

Indien er toch voor gekozen wordt om ontheffingen te verlenen op het vrachtwagenverbod, moet de insteek dus zijn dat hier zeer terughoudend mee omgegaan wordt. Op basis van enkele regels moet dan een objectieve toetsing plaatsvinden en een beslissing worden genomen m.b.t. de betreffende aanvraag.

Tot slot kan, specifiek in geval van een nachtelijk vrachtwagenverbod, de nachtelijke leefbaarheid voor bewoners eigenlijk alleen gegarandeerd worden als er geen enkele vrachtauto langsrijdt. Eén vrachtauto is immers genoeg om een bewoner voor langere tijd uit zijn/haar slaap te halen.

Risico's m.b.t. ontheffingensysteem

Een juridisch risico schuilt in het wel verstrekken van ontheffingen aan bedrijven gelegen binnen Maastricht en de omliggende gemeentes en het niet verstrekken aan bedrijven uit een andere, verder weg gelegen gemeente. Dit is, ondanks het hierboven genoemde afstandscriterium, mogelijk in strijd met het gelijkheidsbeginsel en kan leiden tot juridische procedures. Er dienen in dat geval in ieder geval duidelijke regels opgesteld te worden, die rechtsongelijkheid uitsluiten en op basis waarvan de noodzaak van een ontheffing kan worden getoetst, gebaseerd op economische afhankelijkheid van ritten binnen de gemeente, maar dit is dus geen volledige garantie voor het voorkomen van juridische procedures en de mogelijke negatieve gevolgen daarvan.

Een tweede mogelijk risico heeft betrekking op handhaving. Zonder handhaving van de vrachtwagenverboden en het rechtmatig gebruik van de ontheffingen is onbekend of de verboden worden opgevolgd. Gelet op de ervaringen in andere gemeentes is de kans groot dat in dat geval het vrachtwagenverbod steeds meer genegeerd zal worden.

4.3 Administratieve gevolgen

De gemeente Maastricht heeft op dit moment al een systeem actief waarmee (online) ontheffingen kunnen worden aangevraagd en deze zelfs voor bepaalde partijen (zoals de openbaar vervoermaatschappij) automatisch kunnen worden verwerkt op kenteken. In geval van invoering van een vrachtverbod zouden de ontheffingen daarvoor waarschijnlijk relatief eenvoudig geïntegreerd kunnen worden in dit bestaande systeem, waardoor de administratieve last voor de gemeente relatief beperkt blijft in vergelijking met gemeentes die van nul af aan moeten beginnen met een ontheffingensysteem.

Vanwege de in dit hoofdstuk genoemde redenen wordt geadviseerd om, in geval van invoering van een vrachtverbod, niet met een ontheffingensysteem voor bedrijven in de omgeving te werken en eventueel alleen in uitzonderingsgevallen ontheffingen te verlenen aan bestemmingsvrachtverkeer (bijv. verhuiswagen) op het betreffende wegvak waar het verbod van kracht is, indien met moverende redenen aangetoond wordt dat men met een vrachtauto ter plaatse moet zijn.

5 BELANGENAFWEGING

In geval van invoering van een vrachtwagenverbod, dient de wegbeheerder wettelijk gezien een verkeersbesluit te nemen. In ieder verkeersbesluit dient een adequate belangenafweging plaats te vinden. Op basis van deze uitgevoerde studie, blijkt dat de voornaamste belangen die voor dit verkeersbesluit tegen elkaar afgewogen dienen te worden, als volgt zijn:

- het belang van de leefbaarheid van bewoners in de doorgaande wegen in Maastricht-West;
- het belang van vrachtvervoerders die deze wegen gebruiken voor hun transporten;
- het belang van de wegbeheerders op alternatieve routes i.v.m. de leefbaarheid van eventuele bewoners langs deze alternatieve routes

5.1 De leefbaarheid van bewoners langs de doorgaande wegen in Maastricht-West

Bewoners van met name de Tongerseweg¹ hebben aangegeven dat het vrachtverkeer op deze weg overlast levert in de zin van trillingsoverlast, geluidshinder, en verkeersonveiligheid. Daarom hebben zij bij de gemeente erop aangedrongen maatregelen te nemen ter voorkoming van deze overlast en ter verbetering van hun leefmilieu. Langs het westelijk deel van deze weg liggen de woningen op veel plaatsen erg dicht langs de rijbaan. Uit verkeerstellingen is gebleken dat het aandeel vrachtverkeer in op deze weg niet hoger ligt dan op vergelijkbare gebiedsontsluitingswegen en zelfs op provinciale wegen, ook niet tijdens de nachtperiode.

Daarnaast hebben *bewoners uit de wijk Brusselsepoort²* in het verleden gepleit voor een vrachtwagenverbod op de doorgaande wegen in hun wijk (zoals Nobellaan en Fagotstraat). Ook hier is gebleken dat het aandeel vrachtverkeer op deze weg niet hoger ligt dan op vergelijkbare gebiedsontsluitingswegen. Bovendien is de infrastructuur op de route Via Regia-Nobellaan-Fagotstraat objectief gezien geschikt voor de adequate en veilige afwikkeling van vrachtverkeer. Dit is het voornaamste alternatief voor vrachtverkeer indien een verbod alleen op de Tongerseweg wordt ingevoerd, waardoor in dat geval een toename van vrachtverkeer op deze route zal plaatsvinden.

¹ inschatting op basis van reacties tijdens informatieavond 17-10-2016 en inbreng onder meer bij de stadsrondes op 15-12-2015 en 28-06-2016

² inschatting op basis van reacties tijdens gesprek met gemeente op 01-12-2016 en inbreng bij stadsronde 31-01-2017

Bewoners van de overige grensoverschrijdende wegen zijn ook belanghebbende in deze kwestie, ondanks dat zij niet expliciet hebben aangegeven problemen te ondervinden van het vrachtverkeer. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat ook op deze wegen het aandeel vrachtverkeer in op deze weg niet hoger ligt dan op vergelijkbare gebiedsontsluitingswegen.

5.2 Economische belangen van de vrachtvervoerders

Het gebruik van één van de twee beschreven geschikte alternatieve routes (route via A2/E25 Luik-Maastricht of route via N78-E314 Maasmechelen-Geleen) betekent omrijafstanden voor vrachtauto's tot circa 25 km. Uitgaande van een gemiddelde rijsnelheid voor vrachtverkeer van 70 km/u betekent dit extra rijtijden tot 22 minuten per rit.

Gelet op deze niet onaanzienlijke rijtijdtoename voor vrachtverkeer in geval van een geslotenverklaring voor vrachtauto's in Maastricht, gelet op de functie van de Tongerseweg als regionaal verbindende gebiedsontsluitingsweg zoals vastgesteld in het gemeentelijk en provinciaal beleid en gelet op het economische belang van de bedrijven die frequent gebruik maken van de Tongerseweg, is het niet wenselijk om gedurende het gehele etmaal een geslotenverklaring voor vrachtauto's in te voeren in de Tongerseweg. Daardoor zouden de economische belangen van de transporteurs in de omgeving te zeer geschaad worden, aldus de belangengroeperingen voor de logistiek en transportsector.

Vanuit het leefbaarheidsbelang van bewoners, dat 's nachts het meest pregnant is, zou eventueel wel overwogen kunnen worden om alleen een nachtelijke geslotenverklaring voor vrachtauto's, bijvoorbeeld tussen 22 uur en 6 in te voeren. In dat geval prevaleert dus tijdens de nachtperiode het leefbaarheidsbelang boven het economisch belang. Omrijden via een van de genoemde routes betekent een verhoging van de rijtijd voor vrachtauto's, maar het voordeel is dat 's nachts minder vrachtritten zijn en daarnaast geen sprake is van verkeersdrukke, waardoor de gemiddelde rijsnelheid van het vrachtverkeer hoger zal zijn en daarmee het tijdverlies lager zal zijn dan overdag.

5.3 Andere wegbeheerders, gemeenten en bewoners i.v.m. de leefbaarheid langs alternatieve routes

Bewoners langs de doorgaande wegen in diverse Vlaamse grensdorpen zoals Veldwezelt, Smeermaas en Riemst zijn ook belanghebbende op het moment dat er een of meerdere vrachtwagenverboden worden ingevoerd op de Maastrichtse wegen. Immers, doordat vrachtverkeer in dat geval anders gaat rijden ontstaat een toename van vrachtverkeer op een of meerdere doorgaande wegen door deze dorpen.

Indien *alle* wegen in Maastricht-West gesloten worden verklaard voor vrachtverkeer blijven alleen de twee genoemde alternatieve routes via de autosnelwegen voor vrachtverkeer over. Deze zijn volgens het beleid beide gecategoriseerd als stroomweg. Dergelijke wegen behoren tot het hoofdwegennet van de regio en hebben voornamelijk een functie voor het doorgaand verkeer waarbij een goede doorstroming prioriteit heeft. Derhalve mag worden verondersteld dat een beperkte toename van het vrachtverkeer op deze wegen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, leefbaarheid én doorstroming acceptabel is.

Het *Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken* en het *Agentschap Wegen en Verkeer* geven aan dat zij (nog steeds) achter de visie van het POL zoals goedgekeurd door Provinciale Staten in 2014 staan. Hierbij zijn alleen de N2-Via Regia en de N79-Tongerseweg geselecteerd als grensoverschrijdende verbindingen. De Brusselseweg richting Smeermaas werd geknipt, op die manier wordt verhinderd dat de N78 zou uitgroeien tot een parallelstructuur van de nieuwe A2. Een functie die de weg voorafgaand aan de ondertunneling van de A2 zeker vervuld heeft.

Met een permanent vrachtwagenverbod kunnen zij niet akkoord gaan. De bedrijven die tussen de E313 en de grens liggen, zullen hier volgens hen erg veel hinder van ondervinden, de omrijfactor wordt veel te groot. Dit zou theoretisch opgelost kunnen worden door het afleveren van ontheffingen, maar dit zal een grote administratieve rompslomp teweegbrengen. Daarnaast stelt zich de vraag of het afleveren van een ontheffing aan al deze getroffen bedrijven de effectiviteit van de maatregel niet onderuit haalt. De Vlaamse partijen zijn van oordeel van wel en zijn daarom geen voorstander van een algemeen vrachtverbod.

Wat betreft het nachtelijk vrachtverbod moeten volgens hen een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende wegen. Hierbij valt op dat de bebouwing op de Tongerseweg, de Cannerweg (kern Kanne) en de Brusselseweg en Bosscherweg (kern Smeermaas) erg dicht bij de rijweg zijn gesitueerd. De hinder die deze mensen 's nachts ondervinden is dan ook aanzienlijk. Het is dan ook te verantwoorden om hier een nachtelijk vrachtverbod te onderzoeken en eventueel uit te testen. Temeer omdat de Via Regia de best geschikte weg is voor het vrachtverkeer. En dat in het Vlaamse ontwerp vrachtrouten netwerk enkel de N2/Via Regia geselecteerd is voor doorgaand vrachtvervoer. Het ontwerp is echter nog niet door de Minister goedgekeurd.

Vooraleer over te gaan tot de invoering van een dergelijk verbod vragen de genoemde Vlaamse partijen om overleg te plegen met de gemeenten Lanaken, Riemst en Bilzen. In deze gemeenten zullen er zich enkele verschuivingen van het nachtelijk vrachtverkeer voordoen.

5.4 Overzicht van voornaamste stakeholders

Teneinde tot een inschatting van de relevante belangen te kunnen komen, zoals hierboven beschreven, is met meerdere belanghebbenden gesproken. Onderstaande tabel geeft daarvan een overzicht.

Organisatie	Voornaamste belang	Houding t.o.v. eventueel algeheel vrachtwagenverbod	Houding t.o.v. eventueel vrachtwagenverbod alleen Tongerseweg
Bewonersgroep Tongerseweg	Leefbaarheid en verkeersveiligheid Tongerseweg	Positief	Positief
Bewonersgroep Brusselsepoort	Leefbaarheid en verkeersveiligheid Brusselsepoort	Positief	Negatief
Evo-fenedex	Behartigen belangen logistieke bedrijven	Negatief	Negatief
TLN	Behartigen belangen transport+logistieke bedrijven	Negatief	Negatief
SIM	Behartigen belangen industrieterreinen Maastricht	Neutraal	Neutraal
Vlaams dept. Mobiliteit & Openbare Werken / Agentsch. Wegen & Verkeer	Wegbeheerder grensoverschrijdende wegen aan Vlaamse zijde	Negatief	Positief
Provincie Limburg (NL)	Beleidsmatig verantwoordelijk voor de logistieke netwerken	Negatief	Negatief

De drie in de vorige paragraaf genoemde Vlaamse gemeenten Riemst, Lanaken en Bilzen zijn ook belangrijke stakeholders m.b.t. dit thema. De problematiek is, zoals hiervoor beschreven, voorbesproken met het Vlaams Ministerie / Departement, waaruit is gebleken dat een algeheel vrachtverbod op alle grensoverschrijdende wegen gunstig is voor de bewoners van al deze gemeentes (maar niet voor de bedrijven) en een specifiek verbod op één of meer van de grensoverschrijdende wegen leidt tot verschuivingen van vrachtverkeer en negatieve effecten van de ene gemeente naar de andere. Daarom zal nog, afhankelijk van de te kiezen maatregel, overleg gevoerd moeten worden met deze gemeentes als duidelijk is wat de effecten voor iedere gemeente zijn.

6 AANDACHTSPUNTEN, RISICO'S EN KOSTEN BIJ INVOERING VRACHTVERBOD

6.1 Procedurele en wettelijke aspecten

Indien de gemeente Maastricht een nachtelijk vrachtwagenverbod wil invoeren, dient het betreffende verkeersbesluit te worden genomen. Gelet op de gevoeligheid van het onderwerp verdient het aanbeveling om hierbij Afd. 3.4 (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van de Algemene wet bestuursrecht te volgen, waarbij eerst een conceptbesluit ter visie wordt gelegd, zodat belanghebbenden in een vroeg stadium zienswijzen kunnen indienen.

Aangezien het verkeersbesluit directe gevolgen heeft voor de verkeersstromen op wegen van andere wegbeheerders, schrijft de wet voor dat er conform artikel 25 lid 1 van het BABW overleg met deze wegbeheerders plaats dient te vinden. Artikel 25 BABW lid 1 houdt in:

“Verkeersbesluiten als gevolg waarvan het verkeer op wegen andere dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen bevoegd gezag.”

Wanneer onomstotelijk vaststaat dat een verkeersbesluit rechtstreeks en ingrijpend van invloed is op wegen van een ander bevoegd gezag zullen de in artikel 2 van de WVV 1994 genoemde belangen die hebben geleid tot het verkeersbesluit ook moeten worden afgewogen tegen de belangen die spelen bij de andere wegen. Hierop is in het vorige hoofdstuk nader ingegaan. Overleg met de andere (Vlaamse) wegbeheerder over het mogelijk voornemen heeft zoals gezegd plaatsgevonden.

Het is daarnaast in het kader van het voeren van een behoorlijk bestuur aan te bevelen om alle belanghebbenden (zowel wegbeheerders als bedrijven), gericht te informeren over het feit dat de gemeente voornemens is om dit verkeersbesluit te nemen, zodat zij de in hun ogen meest passende acties kunnen nemen. Uiteraard bestaat de mogelijkheid dat een of meerdere belanghebbenden een bezwaarschrift of zelfs beroepschrift zal indienen tegen het verkeersbesluit, maar dit valt niet te voorkomen.

Op basis van een goede belangenafweging dient het betreffende verkeersbesluit daarom degelijk onderbouwd te worden en dienen eventuele bezwaren weerlegd te worden. Mede op basis van hetgeen in het vorige hoofdstuk is aangegeven, is de inschatting dat dit voor een nachtelijk vrachtwagenverbod op de Tongerseweg, op zich objectief gezien mogelijk is. Echter is er op basis van de thans beschikbare informatie wel een aanzienlijke hoeveelheid bezwaren te verwachten van bewoners langs de alternatieve route(s), waarnaar de overlast dan verplaatst wordt.

Indien gekozen wordt voor een algeheel vrachtwagenverbod, wordt geadviseerd een verkeersbesluit te nemen, waarbij Afd. 3.4 (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van de Algemene wet bestuursrecht wordt doorlopen en waarbij de betrokken gemeentes en bedrijven gericht geïnformeerd worden over het voornemen. Het instellen van een nachtelijk vrachtwagenverbod leidt mogelijk tot klachten van (transport)bedrijven in verband met de omrijtijd en mogelijk zelfs tot financiële claims met juridische procedures als gevolg. Los van de vraag of de rechter zal bepalen of de gemeente in haar afweging correct gehandeld heeft en daarmee wellicht claims zal afwijzen, betekent dit dat de gemeente in verband met deze procedures een tijdsinvestering zal moeten doen en bovendien mogelijk te maken krijgt met negatieve publiciteit. Dit zou mogelijk voorkomen of beperkt kunnen worden door een zorgvuldige besluitvorming en aankondiging, hetgeen uiteindelijk ook het claimrisico vermindert.

Op basis van jurisprudentie is de inschatting dat de voorgenomen maatregel legitiem en rechtmatig overheidshandelen betreft, waardoor -gegeven zorgvuldige en tijdige voorbereiding- redelijkerwijs geen claims gehonoreerd hoeven te worden. Dit is echter niet het geval indien onevenredig veel nadeel/schade voor een bepaalde partij zou ontstaan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven, bijvoorbeeld indien het merendeel van de huidige nachtelijke ritten op de Tongerseweg voor rekening komen van één bedrijf, waardoor dit als gevolg van de maatregel in zijn hoofdactiviteit onevenredig veel inspanningen moet verrichten om een andere route te nemen of alternatieven te realiseren. In zo'n geval zou er reden voor (een vorm van) compensatie kunnen zijn. Met een dergelijke compensatie worden dan de onevenredige nadelige gevolgen voor een bedrijf of burger van het op zich rechtmatige besluit weggenomen. Op basis van de uitgevoerde herkomstbestemmingsanalyse achten wij de kans klein dat een dergelijke situatie bij een nachtelijk vrachtwagenverbod zich zal voordoen.

6.2 Handhaving(skosten)

Een vrachtverbod heeft alleen effect indien hierop regelmatig c.q. structureel gehandhaafd wordt. Indien dit niet gebeurt, is de kans op negatie van het vrachtverbod zeer groot. Aangezien de afgelopen jaren is gebleken dat de politie over het algemeen de prioriteiten elders legt dan bij het handhaven van verkeersvoorschriften, dient de handhaving door de gemeente zelf georganiseerd te worden. Hierbij is van belang dat de gemeentelijke BOA's alleen mogen optreden tegen negaties van geslotenverklaringen *in het kader van de handhaving van de openbare orde*. Aangezien de vrachtverboden het *verbeteren van de leefbaarheid* tot doel hebben, behoeft dit nadere onderbouwing in het verkeersbesluit, om de koppeling tussen de leefbaarheid en openbare orde op een goede wijze te verantwoorden. Dit, zodat BOA's handhavend kunnen optreden.

Een andere optie is dat voor de handhaving gewerkt wordt met camerasystemen, zoals ook reeds sinds enkele jaren het geval is op de Statensingel ter handhaving van de milieuzone. Daarnaast start binnenkort een pilot rondom het AZM, ten behoeve van de handhaving van de geslotenverklaring aldaar.

In de Kaderbrief 2017 van de gemeente Maastricht wordt een inschatting gegeven van de kosten van een camerasysteem t.b.v. de handhaving van een vijftal vrachtverboden in Maastricht-West: deze worden geschat op eenmalig € 50.000,- investeringskosten en jaarlijks € 200.000,- exploitatiekosten ten behoeve van beheer, onderhoud, reparatie (molest), communicatie, handhaving en vergunnen.



Uit ambtelijke informatie van de gemeente is daarnaast gebleken dat de geschatte kosten voor de pilot met het camerasysteem rondom het AZM eenmalig € 10.000,- per camera bedragen (investeringskosten) en de jaarlijkse exploitatiekosten € 3.500,- (beheer, onderhoud en reparatie). Voor dat systeem zal gewerkt worden met een raamcontract, waaraan in een later stadium eventueel extra camera's kunnen worden toegevoegd. Dit biedt waarschijnlijk mogelijkheden voor de toevoeging van camera's t.b.v. de handhaving van eventuele vrachtverboden.

De handhavingskosten voor het camerasysteem rondom het AZM zijn nog niet inzichtelijk gemaakt. Dit betreft de terugkerende manuren van gemeentelijk personeel voor het uitlezen van het systeem en het verzenden van de informatie van overtreders aan het CJIB. Uit een gesprek met de afdeling Handhaven Openbare Ruimte blijkt dat op dit moment nog geen inschatting te maken is van het aantal benodigde manuren voor de handhaving van de geslotenverklaringen rondom AZM en de eventuele vrachtverboden.

Op basis van de kosteninschatting voor de AZM-pilot, waarin nog geen rekening is gehouden met de handhavingskosten, lijken de geschatte totale jaarlijkse exploitatiekosten van € 200.000,-, zoals vermeld in de Kaderbrief, toereikend. Daar staat tegenover dat een niet-optimale werking van het systeem (bijvoorbeeld softwarematige fouten, "valse" meldingen van overtreders, buitenlandse kentekens die niet automatisch getraceerd kunnen worden) kostenverhogend kan werken op de terugkerende handhavingskosten. Dit is bijvoorbeeld het geval geweest bij het camerasysteem op de Statensingel. Tot slot: indien wordt gewerkt met ontheffingen, dienen deze ook (geautomatiseerd) opgenomen te worden in het handhavingssysteem, hetgeen e.e.a. nog ingewikkelder en duurder maakt.

Tegenover het kostenplaatje, dat door de gemeente zal moeten worden voldaan, staat het feit dat alle opbrengsten van het handhavingssysteem (de boetes) rechtstreeks naar de staat gaan, gelet op het feit dat het hier Wet Mulderovertredingen betreft, die door het Openbaar Ministerie worden afgehandeld.

6.3 Overige kosten

Naast de hierboven genoemde kosten voor de installatie, exploitatie en uitlezen van de camerasystemen, dient ook rekening gehouden te worden met de kosten voor:

- permanente verbodsborden en vooraanduidingen op strategische punten
- eventueel: aanpassing van de permanente bewegwijzering voor vrachtverkeer
- tijdelijke gele borden op de belangrijkste doorgaande wegen in en rondom Maastricht, die bestuurders vooraf attenderen op de vrachtverboden
- tijdelijke inzet van tekstwagens op de locaties waar het vrachtverbod zal gaan gelden

De totale kosten voor deze permanente en tijdelijke verkeersmaatregelen zijn afhankelijk van de hoeveelheid in te voeren vrachtverboden en zijn niet gedetailleerd geraamd. Als indicatie kan vooralsnog worden uitgegaan van een bedrag van € 15.000,- tot € 25.000,- per wegvak waar een vrachtverbod zal gelden, bovenop de kosten voor het camerasysteem. Alle genoemde bedragen zijn excl. BTW.

Daarnaast kan sprake zijn van juridische kosten, in geval van een bezwaar- c.q. beroepsprocedure tegen de eventuele voorgenomen maatregel(en). Het betreft hier de kosten van de inzet van interne en/of externe juristen tijdens deze procedures en eventuele gevolggkosten zoals gehonoreerde schadeclaims van bedrijven. De hoogte van deze kosten zijn nu nog niet in te schatten, aangezien niet duidelijk is hoeveel bezwaarschriften/beroepschriften en schadeclaims zullen worden ingediend en of deze schadeclaims zullen worden gehonoreerd.

6.4 Wel of geen vrachtwagenverbod?

Op basis van de gevoerde gesprekken met stakeholders, de uitgevoerde belangenafweging en het uitgevoerde onderzoek schatten wij in dat het objectief gezien niet realistisch is om een algeheel vrachtwagenverbod in te voeren op alle vijf de grensoverschrijdende wegen. Een vrachtwagenverbod voor alleen de Tongerseweg achten wij op zich haalbaar vanuit het leefbaarheidsbelang van de bewoners, waarbij wel een belangrijke kanttekening is dat het vrachtverkeer van de Tongerseweg zich dan met name verplaatst naar de route Via Regia – Fagotstraat – Nobellaan, waarlangs ook (in beperktere mate) aanwonenden voorkomen, waarvan in een eerder stadium is aangegeven dat de overlast zich niet hiernaartoe mag verplaatsen (Bron: Rapportage "Verkeersmaatregelen Maastricht-West", RHDHV, 6 december 2016). Verkeerskundig gezien is deze alternatieve route objectief wel beter geschikt voor de afwikkeling van vrachtverkeer dan de Tongerseweg.

Mede omdat het leefbaarheidsbelang (trillingen, geluid) 's nachts het meest pregnant is én omdat bedrijven hebben aangegeven 's nachts weinig gebruik te maken van de Tongerseweg, dus daarmee de economische gevolgen beperkt blijven, zou een nachtelijk verbod de meest logische eerste stap kunnen zijn. Met het eerder vastgestelde uitgangspunt dat een verplaatsing van de problematiek naar andere Maastrichtse straten onwenselijk c.q. onacceptabel is, ongeacht de verkeerskundige geschiktheid van die routes, dient echter het invoeren van een nachtelijk vrachtwagenverbod achterwege te blijven.

7 COLOFON

Opdrachtgever : Gemeente Maastricht
Project : Haalbaarheidsonderzoek vrachtwagenverboden Maastricht-West
Projectnummer : 17-0301
Kenmerk : 17-0301-01_v3
Omvang rapport : 41 pagina's
Auteur : ing. Nordine Bouchiba
Datum : 14 juni 2017

: nordinfra

verkeerskundig onderzoek en advies

Postbus 1842

6201 BV Maastricht

T: +31 (0)6 185 65 707

E: info@nordinfra.nl

I: www.nordinfra.com